

# Brüsszeli tanácskozás a közlekedés valódi költségeiről

*„...az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. (...) Az árszerkezetnek jobban tükröznie kell a közösséget érintő költségeket.”*

*Az Európai Unió közlekedéspolitikája 2010-ig: itt az idő dönteni  
(Fehér Könyv, 2001)*

Szakértők, társadalmi és gazdasági szervezetek képviselői, politikusok, az Európai Bizottság és kormányok képviselői – összesen több mint százán – vettek részt<sup>1</sup> azon a tanácskozáson<sup>2</sup>, amelyre 2007. március 15-én került Brüsszelben, és amelynek témája az volt, miként lehet beépíteni a közlekedés valódi költségét annak áraiba. Az Európai Unió ugyanis már számos alkalommal megállapította, hogy a gépjármű-közlekedés résztvevői nem fizetik meg ezen tevékenységük teljes költségét, ami súlyosan torzítja a piacot és jelentősen hozzájárul a környezetszennyezés fokozódásához. Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében az Európai Unió tavaly májusban elfogadott 2006/38/EK számú irányelve a következőkre kötelezte az Európai Bizottságot: „A Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően, de legkésőbb 2008. június 10-ig előterjeszt egy általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál. Ezt a modellt valamennyi közlekedési mód külső költségeinek internalizálására vonatkozó hatásvizsgálattal egészíti ki, amely egyúttal stratégiát tartalmaz a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról.” Egyszerűbben fogalmazva: meg kell állapítani, hogy valójában mekkorák az egyes közlekedési módok külső (externális, azaz jelenleg a használók által meg nem fizetett) költségei, és javaslatot kell tenni arra, hogy ezeket a költségeket miként lehet beépíteni az árakba (internalizálni).

A Bizottság a munka elvégzésével egy nemzetközi kutatócsoportot bízott meg, amelyet a hollandiai Környezetvédelmi, Gazdasági és Technológiai Kutatóintézet (CE Delft) vezet, a további résztvevői pedig a svájci INFRAS, a német IWW és Fraunhofer Intézet, valamint a Gdanski Egyetem. A tanácskozásra egy vitaanyagot készítettek **Módszertan a külső költségek becslésére és internalizálási forgatókönyvek**<sup>3</sup> címmel.

A tanulmány első része részletesen ismerteti a közlekedés külső költségeinek különböző fajtáit, a kiszámításuk módjait, valamint a korábbi kutatások által kimutatott számszerű adatokat. Felhívja a figyelmet arra, hogy a különböző kutatók és érdekcsoportok sokszor meglehetősen eltérő eredményekhez jutnak. A független kutatók általában a valóságosnál alacsonyabb adatokat adnak meg – egyrészt óvatosságból, nehogy túlbecsüljék a költségeket, és ezzel támadási felületet adjanak maguk ellen; másrészt azért, mert számos tényezőt nehéz pénzben kifejezni, ezért ezt inkább meg sem kísérik megtenni. Ugyanakkor a egyes gazdasági csoportok alá- vagy felülbecsülik az adatokat attól függően, hogy éppen mi felel meg a saját érdekeiknek. A jelen kutatás egyik fő célja éppen az, hogy minél tárgyyszerűbben igyekezzen kimutatni a közlekedés valódi költségeit, illetve elfogadható becsléseket adjon ezen költségek lehetséges alsó és felső értékeire.

A tanulmány második része bemutatja, hogy milyen lehetőségek léteznek a költségeknek az árakba történő beépítésére (az externáliák internalizálására), és különböző forgatókönyveket vázol fel ennek a feladatnak a megvalósítására. Ennek során azt is

figyelembe veszik, hogy az egyes káros jelenségeket – balesetek, zaj, levegőszennyezés, éghajlatváltozás, talaj- és vízszennyezés, egyéb hátrányok városok számára, forgalmi torlódások, valamint az erőforrások és infrastruktúra korlátozottsága – milyen internalizálási módszerekkel lehet a leghatékonyabban csökkenteni.

A tanácskozás délelőttjén a kutatók ismertették az eddigi eredményeiket, amit vita követett. A Levegő Munkacsoport képviselőjében felvettem, hogy a külső költségek kiszámításakor figyelembe kell venni a közlekedésnek nyújtott közvetlen állami támogatásokat, különös tekintettel arra, hogy az Európai Unió az elkövetkező években hatalmas összegű támogatást kíván nyújtani az új tagországoknak a közúti infrastruktúra fejlesztéséhez. Egyúttal megkérdeztem, hogy ez utóbbi miként egyeztethető össze az Európai Unió azon törekvésével, hogy közlekedés költségeit beépítse az árakba. A kutatás vezetője, Huib van Essen válaszában hangsúlyozta, hogy az infrastruktúrára fordított összegek vizsgálata fontos, és lehetőség szerint minden ezzel összefüggő költséget meg kell vizsgálni. Ezzel szemben az Európai Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatósága Szárazföldi Közlekedési Főosztályának vezetője, Grillo Pasquarelli, aki a tanácskozást vezette, ingerülten és udvariatlanul reagált, azt állítva, hogy a kérdéfelvetésem nem tartozik a konferencia témájához. A szünetben viszont odajött hozzám az Európai Bizottság egy másik magas rangú hivatalnok, és azt mondta, teljesen egyetért a felvetésemmel.

Délután a résztvevők két szekcióra oszlottak, az egyikben a külső költségek meghatározásának kérdéseit, a másikban az árakba történő beépítés lehetőségeit vitatták meg. Magam az előbbiben vettem részt, ahol közlekedési torlódások, a balesetek és a környezeti károk pénzben történő kimutatásának módszereiről folyt a vita. Az egyik komoly nehézségként merült fel, hogy az egyes tagországok gazdasági fejlettsége nagymértékben eltér egymástól, és így a kutatók igen különböző adatokat kapnak arra vonatkozóan, hogy ugyanolyan mértékű torlódás milyen károkat okoz az egyik vagy másik városban. Még ennél is nagyobb gondot jelent, hogy az emberi élet értékének euróban történő kifejezése is más és más eredményre vezet az egyes országokban. Ez vajon azt jelenti, hogy ahol magasabb az egy főre jutó bruttó hazai termék (GDP), ott többet ér egy ember élete? Drágább-e egy angol élet, mint például egy magyar?

A szekcióban felvettem, hogy a kutatás a külső költségek több lényeges elemét nem érintette. Így nem foglalkozott a nehéz járművek rezgései által az utakban, az épületekben és egyéb létesítményekben okozott károkkal. A kutatás másik vezetője, Markus Maibach válaszában elmondta, hogy a kutatás még folyamatban van, és várnak minden észrevételt, javaslatot, amelyek segítségével pontosíthatják, jobbá tehetik a munkájukat.

A tanácskozást befejező<sup>4</sup> újbóli plenáris ülésen szintén erre hívták fel a résztvevők figyelmét, amit ezennel továbbítok a Tisztelt Olvasónak.

Budapest, 2007. március 18.

*Lukács András*  
*Levegő Munkacsoport*

---

<sup>1</sup> A résztvevők listája itt található: <http://www.ce.nl/List%20of%20participants.pdf>

<sup>2</sup> A rendezvény programja itt található: [http://www.ce.nl/Workshop\\_agenda.htm](http://www.ce.nl/Workshop_agenda.htm)

<sup>3</sup> Methodologies for external cost estimates and internalisation scenarios. Discussion paper for the workshop on internalisation on March 15, 2007. CE Delft, [http://www.ce.nl/4288\\_Inputpaper.pdf](http://www.ce.nl/4288_Inputpaper.pdf)

<sup>4</sup> A tanácskozás 22 oldalas emlékeztetője angolul megtalálható a [http://www.ce.nl/pdf/Draft%20Minutes%20Workshop\\_15%20March%202007\\_bb.pdf](http://www.ce.nl/pdf/Draft%20Minutes%20Workshop_15%20March%202007_bb.pdf) címen.